

Questionnaire for reporting on progress made on the attainment of the Paris Goals

Background and purpose of this questionnaire:

Following the Fourth High-level Meeting on Transport, Health and Environment (4HLM) in Paris on 14-16 April 2014, THE PEP is continuing to conduct its yearly surveying of Member States on the developments in achieving the goals of the Amsterdam Declaration from 2009 and the Paris Declaration since 2014. These replies were used for a regional overview on progress made at the 13th Session of the Steering Committee of THE PEP in November 2015.

The answers below were submitted by the listed THE PEP focal point(s) to THE PEP secretariat in fall 2015 and are provided here in an unedited version.

THE PEPTransport, Health
and Environment
Pan-European Programme

UNECE

World Health
Organization
REGIONAL OFFICE FOR
Europe

Questionnaire for reporting on progress made on the attainment of the Paris Goals

Section A: Information about the preparation of the replies to the questionnaire

Country Date Name of officer (national focal point) responsible for submitting the report Institution Website Names of the officers (national focal points) from the other two sectors that participated in the preparation of the report Institutions Websites

Please provide brief information on the process through which this report has been prepared, including information on which types of authorities were consulted or contributed to its preparation.

- Ministry in charge of health
- Ministry in charge of environment
- Ministry in charge of transport
- Regional authorities
- Local authorities
- Academia
- Private business
- Non-governmental organizations

 Others, please specify:

Please report any particular circumstances that have a major impact on the context for the implementation of THE PEP in your country. For example, whether the decision-making structure is federal and/or decentralized and whether financial constraints are a significant obstacle to implementation.

- España es un país con una estructura descentralizada. Las competencias en el Estado español se distribuyen en: Administración Local, Administración de Comunidades Autónomas y Administración General del Estado.
- Este primer cuestionario se ha cumplimentado en un marco nacional; en los próximos cuestionarios se incluirá el nivel local y regional.

Referring to THE PEP Priority Goals of the [Paris Declaration](#) adopted by the Fourth High-level Meeting on Transport, Environment and Health in 2014, please describe briefly the most significant national-level (and/or local-level) progress achieved in attaining these goals.

If the actions described are carried out in cooperation with other Member States or with international or regional organizations (such as the European Union), please indicate this.

Section B: Implementation of the Paris Goals

Priority Goal 1: to contribute to sustainable economic development and stimulate job creation through investment in environment- and health-friendly transport

indicator 1.1 Please describe any policies or programmes in your country that support investment in the following:

Development of transport infrastructure that promotes safety, environment and health and has a job creation potential, including rail and light rail. *Please specify:*

o Plan de Ahorro y Eficiencia Energética (Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía - IDAE): <http://www.idae.es/index.php/idpag.17/re/menu.329/mod.pags/mem.detalle> <http://www.idae.es/index.php/id.89/re/menu.331/mod.pags/mem.detalle>
o Tránsito modal de pasajeros y mercancías hacia el ferrocarril, tanto en trayectos interurbanos como en ámbitos urbano y metropolitano: Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024
http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/PLANES/PITVI/PITVI_DOCU/
o Estrategia Logística de España http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/PLANES/ESTRATEGIA_LOGISTICA/

Clean and efficient intermodal connections. *Please specify:*

Grandes intercambiadores y áreas intermodales en áreas metropolitanas y ciudades, gestionados por los Consorcios Regionales/Municipales de Transporte.

Safety measures in road transport. *Please specify:*

o La Dirección General de Tráfico (DGT) está en línea con los objetivos del Decenio Mundial de Acción de Seguridad Vial objetivos de mejora de la seguridad vial que se recogen en la Estrategia de Seguridad Vial 2010-2020 (http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/politicas-viales/estrategicos_2011-2020/), parte de ellos están siendo revisados. De los 13 indicadores recogidos en la estrategia de seguridad vial se han conseguido 5 de ellos, con varios años de adelanto sobre fecha prevista (2020) <http://www.dgt.es/es/prensa/notas-de-prensa/2015/20150706-la-directora-general-de-trafico-maria-segui-presenta-las-principales-cifras-de-la-siniestralidad-vial-2014.shtml>
o En lo relativo a seguridad en el transporte por carretera, la DGT está en línea con el resto de Estados miembros de la UE aplica la Directiva base 2000/30 de inspecciones técnicas en carretera https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=DOUE-L-2000-81548
o Plan de Renovación del parque de vehículos circulante <http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/consejo-superior-de-seguridad-vial/pleno/sesiones/Anexo-IV.-Plan-de-renovacin-del-parque-de-vehiculos-circulantes.pdf>
o La DGT, además, adhiriéndose a la formulación del II Pilar de Decenio de Acción de Seguridad Vial promueve que no se exporten vehículos a países de ingresos medios o bajos que no reúnan condiciones de seguridad.
o DGT envió a los titulares registrales de los vehículos eléctricos un distintivo que los identifica como no contaminantes <http://www.dgt.es/es/prensa/notas-de-prensa/2015/20150416-la-dgt-envia-a-los-propietarios-de-vehiculos-electricos-un-distintivo-que-les-identifica-como-no-contaminantes.shtml>
o Orden Circular 30/2012 del Ministerio de Fomento por la que se aprueban las directrices de los procedimientos para la gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la red de carreteras del estado. <http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/96DF636E-1D33-42E4-B7D9-4C77A6598921/124765/OC302012.pdf>
o Acciones para la supresión de pasos a nivel.

Infrastructure for active and environmentally friendly transport. *Please specify:*

o Respecto a transporte saludable: la política de movilidad segura y sostenible de DGT con promoción de la movilidad urbana segura y sostenible colaborando, por ejemplo, con los Ayuntamientos en planes tipo municipales: <http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/consejo-superior-de-seguridad-vial/> o Promoción del uso de la bicicleta: <http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/investigacion/estudios-e-informes/INFORME-ESTUDIO-SOBRE-LAS-ESTRATEGIAS-DE-PROMOCION-DE-LA-BICICLETA-9.pdf>
o Guía para la puesta en marcha de proyectos de Camino Escolar Seguro, donde los niños son los protagonistas; conseguir que se desplacen de forma autónoma, sostenible y saludable <http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/educacion-vial/recursos-didacticos/infancia/proyectos-de-camino-escolar.shtml>
o La DGT promueve la movilidad segura de los colectivos más vulnerables por ejemplo peatones y ciclistas <http://www.dgt.es/Galerias/la-dgt/centro-de-documentacion/publicaciones/2011/doc/la-movilidad-segura-de-los-colectivos-mas-vulnerables.pdf>
o En los últimos años muchos han sido los municipios que han puesto en marcha Zonas 20 y Zonas 30. Éstas consisten en zonas en las cuales se reduce la velocidad genérica de los vehículos de 50 km/h a 30 o 20 km/h, beneficiando especialmente a ciclistas y peatones. Es una medida con un claro impacto sobre la siniestralidad y gravedad de los accidentes, que descienden en un 30 y 50%, respectivamente, y se ha conseguido que sea muy respetada por la mayoría de los usuarios de los vehículos. Otra de las consecuencias beneficiosas de la implantación de esta medida es que se consigue un tráfico más calmado y seguro, con una mejor convivencia entre bicicletas, peatones y vehículos a motor, así como un ambiente agradable para el peatón y para los comerciantes, y una disminución de la contaminación atmosférica y el ruido.
o Otra medida que se ha llevado a cabo también, especialmente en los centros urbanos, es la peatonalización de calles, restringiéndose el tráfico de vehículos motorizados por las mismas y reduciéndose de esta manera la contaminación acústica y medioambiental de esas zonas. Además posee una serie de consecuencias igualmente beneficiosas para la accidentalidad urbana, pues al carecer de vehículos transitando las vías los peatones se sienten más seguros y se produce un aumento de los mismos transitando las calles. Gracias a la peatonalización de calles se aumenta el tránsito de peatones y usuarios de bicicleta por ellas y se reduce su riesgo de accidentalidad, a la vez que se crea una imagen de ciudad amable con los habitantes y se reduce igualmente la contaminación.
o Muchos ayuntamientos están fomentando el uso de la bicicleta mediante la construcción de ciclocarriles o carriles bici. Los ciclocarriles suelen habilitarse en vías donde la calzada tenga más de un carril por sentido de la circulación, y son carriles por los que se limita la velocidad máxima de circulación a 30 km/h, de manera que existe una convivencia entre bicicletas y otros vehículos. Los carriles bici consisten en carriles habilitados específicamente para la circulación de ciclistas a un lado de la acera o pegados a la calzada, pero en cualquiera de los casos siempre sin convivir con ningún otro tipo de vehículo.
o En el siguiente enlace se puede ver el último informe del Observatorio de Movilidad Metropolitana, con datos sobre transporte público y movilidad activa en España: <http://www.observatoriomovilidad.es/es/publicaciones/informes.html>

Eco-Tourism. *Please specify:*

o El Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático (PNACC) del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, adoptado en 2006, contempla entre sus sectores prioritarios el sector turístico. España, por su particular situación geográfica, es altamente vulnerable a los efectos del cambio climático tanto graduales (subida de las temperaturas, subida del nivel del mar) como extremos (olas de calor, lluvias torrenciales...) y el grado de importancia económica que tiene este sector en España hace que sea clave su consideración en dicho Plan Nacional.

Por otro lado, la biodiversidad constituye uno de los principales factores de atracción de nuestro país por su gran riqueza natural y debe ser preservado para no perder sus atributos, ya que el turismo de naturaleza se basa principalmente en la contemplación de la diversidad biológica. Por ello, es necesario el estudio de los impactos del cambio climático en la flora y fauna con el fin de establecer acciones de adaptación actuales y futuras que preserven estos espacios generadores de turistas. El Tercer Programa de Trabajo del PNACC (2014-2020) prevé la ejecución de una serie de líneas de actuación encaminadas al estudio de los impactos, vulnerabilidad y adaptación en las diferentes tipologías de turismo en España, entre los que se encuentra la evaluación de la repercusión de la pérdida de biodiversidad por efecto del cambio climático en el ecoturismo. <http://www.magrama.gob.es/es/cambio-climatico/temas/impactos-vulnerabilidad-y-adaptacion/plan-nacional-adaptacion-cambio-climatico/plan-nacional-de-adaptacion-al-cambio-climatico/> o Plan Sectorial de Turismo de Naturaleza y Biodiversidad (Ministerio de Industria Energía y Turismo, Secretaría de Estado de Turismo): <http://www.minetur.gob.es/turismo/desarrollo-sostenibilidad/patrimonio-cultural/Paginas/plan-sectorial-turismo-naturaleza.aspx> o Acciones de ecoturismo del Ministerio de Industria Energía y Turismo: <http://www.minetur.gob.es/TURISMO/DESARROLLO-SOSTENIBILIDAD/PATRIMONIO-CULTURAL/Paginas/ecoturismo.aspx> o Programa de las Vías verdes: <http://www.viasverdes.com/>

Priority Goal 2: to manage sustainable mobility and promote a more efficient transport system

indicator 2.1 **Describe the 3 main policies or programmes in your country that support mobility management and modal shift away from the private car toward more environmentally-friendly modes (public transport, walking and cycling, etc.) and indicate the level (i.e. national, sub-national, local/municipal) and target groups**

Level	Description
<input type="text" value="national"/>	Estrategia Española de Movilidad Sostenible (aprobada por Consejo de Ministros 30 abril 2009) Descripción: La Estrategia surge como marco de referencia nacional que integra los principios y herramientas de coordinación para orientar y dar coherencia a las políticas sectoriales que faciliten una movilidad sostenible baja en carbono. http://www.magrama.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/medio-ambiente-urbano/EstrategiaMovilidadSostenible_tcm7-215610.pdf
Target group	
<input type="text" value="public sector"/>	

Level	Description
<input type="text" value="national"/>	Plan Nacional de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (Plan AIRE) 2013-2016 Descripción: El Plan AIRE pretende, con la colaboración de las administraciones autonómicas y locales implicadas, impulsar medidas que actúen ante los problemas de calidad del aire más generalizados en nuestro país, de forma que se respeten los valores legalmente establecidos de calidad del aire. Este es, sin duda, el objetivo principal del Plan AIRE: mejorar la calidad de nuestro aire, de modo que, a su vez, se proteja la salud de las personas y el medio ambiente. http://www.magrama.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/atmosfera-y-calidad-del-aire/calidad-del-aire/Plan_Aire.aspx
Target group	
<input type="text" value="public sector"/>	

Level	Description
<input type="text" value="national"/>	Semana Europea de la Movilidad Descripción: El objetivo es animar a las autoridades locales europeas a introducir y promocionar medidas de transporte sostenible e invitar a sus ciudadanos a buscar alternativas al vehículo privado. La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, es la responsable de la promoción, impulso, coordinación y elaboración del informe anual de resultados de este proyecto en España, a la vez que es miembro de la Coordinación europea. Mantener en el tiempo estas acciones e iniciativas desarrolladas por los ayuntamientos, dio paso a las Medidas Permanentes como requisito indispensable de participación en la SEM, siendo España la pionera en su introducción en el año 2001, extendiéndose más tarde dicho requisito al ámbito europeo. Desde esa fecha hasta la actualidad, los ayuntamientos españoles han llevado a cabo más de 30.000 medidas permanentes. http://www.magrama.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/medio-ambiente-urbano/movilidad/
Target group	
<input type="text" value="public sector"/>	

indicator 2.2 **Does the government raise awareness of mobility choices?**

indicator 2.3 **Does the government promote the use of information technology to increase the efficiency of the transport system?**

indicator 2.4 **Are there mechanisms in place in your country to improve the coordination between land use and transport planning?**

indicator 2.5 **Does your country take any measures to promote high-quality integrated public transport and reducing the need for, and the volume of, car traffic?**

Yes

Please, specify:

- Plan Nacional de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (Plan AIRE) 2013-2016: medidas horizontales y sectoriales.
- Medidas Permanentes llevadas a cabo por los ayuntamientos españoles debido al desarrollo del proyecto europeo Semana Europea de la Movilidad. Más de 30.000 desde su inicio en el año 2001. En la edición 2015 se han realizado 1960 medidas permanentes
- Medidas de intermodalidad: el PITVI promueve el enfoque intermodal del sistema de transportes.
- Subvenciones a las Entidades locales por servicios de transporte colectivo urbano: Presupuestos Generales del Estado (artículo 92 de los PGE 2015) (https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2014-13612).
- Carriles bus-VAO (vehículo de alta ocupación) en las vías de alta capacidad de acceso a grandes ciudades y aparcamientos disuasorios en las estaciones de RENFE-Cercanías: Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024 (http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/PLANES/PITVI/PITVI_DOCU/).
- Plan de Acción Nacional de Eficiencia Energética en España 2014-2020

Priority Goal 3: to reduce emissions of transport-related greenhouse gases, air pollutants and noise

indicator 3.1 **Describe any strategies, policies or measures to support a shift in the vehicle fleet towards zero- or low-emission vehicles and fuels based on renewable energy, clean transport modes and fostering electric mobility as well as eco-driving.**

1. La calidad del aire viene determinada por la presencia en la atmósfera de contaminantes atmosféricos, que pueden ser material particulado o contaminantes gaseosos como el dióxido de nitrógeno (NO₂), dióxido de azufre (SO₂) y ozono troposférico (O₃). La normativa vigente (<http://www.magrama.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/atmosfera-y-calidad-del-aire/calidad-del-aire/normativa/default.aspx>) en materia de calidad del aire establece unos niveles de contaminantes en la atmósfera que no deben sobrepasarse en aras de la protección de la salud y de los ecosistemas. En la actualidad, las redes de calidad de aire ambiente de España, gestionadas por las comunidades autónomas, y en algunos casos, por las entidades locales, cuentan con más de 600 estaciones de medición fijas, distribuidas por toda la geografía española. El número de analizadores supera la cifra de 4.000. Además, la evaluación de la calidad del aire mediante estas estaciones fijas están apoyadas por modelos de simulación de calidad del aire cada vez más desarrollados. Todos estos datos sirven para la toma de decisiones de las autoridades competentes. El Plan de Impulso al Medio Ambiente (PIMA) Aire 4 da continuidad al Plan PIMA Aire, PIMA Aire 2 y PIMA Aire 3, formando parte de una estrategia global, diseñada y puesta en marcha por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, destinada a mejorar la calidad del aire en España, mediante la renovación del parque actual de vehículos, por modelos más eficientes y de menor impacto ambiental disponibles en el mercado español. El PIMA Aire 4 contará con una dotación de 9,6 millones de euros, de los cuales 7,5 millones irán destinados a financiar la adquisición de vehículos comerciales, 1,6 millones se destinarán a la adquisición de vehículos de gas y 500.000 euros irán destinados a financiar la adquisición de bicicletas eléctricas. Las medidas propuestas en el Plan PIMA Aire 4 ayudarán a España, a cumplir con los compromisos adquiridos dentro del marco europeo en materia de calidad del aire ambiente y de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de los sectores difusos. Con este Plan, el Ministerio integra la política de mejora de calidad del aire y la de lucha contra el cambio climático. <http://www.magrama.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/plan-pima-aire/>
Se adjunta en Anexo una tabla de inversión del Plan PIMA Aire por CCAA
2. Programas de Incentivos al Vehículo Eficiente (PIVE): <http://www.minetur.gob.es/energia/es-ES/Servicios/VehiculoEficiente/Paginas/programa-vehiculo-eficiente.aspx>
3. Programas de Impulso al Medio Ambiente (PIMA) Transporte: <http://www.magrama.gob.es/es/cambio-climatico/planes-y-estrategias/PIMA-Transporte.aspx>

indicator 3.2 **Does your Government take any measures to support a reduction in noise emissions from transport activities?**

Yes

Specify

- Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido
 - Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental.
 - Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.
 - Real Decreto 1371/2007, de 19 de octubre, por el que se aprueba el documento básico «DB-HR Protección frente al ruido» del Código Técnico de la Edificación.
- Se han elaborado o están en fase de elaboración los mapas estratégicos de ruido y planes de acción frente al ruido en el entorno de las carreteras con tráfico superior a 3 millones de vehículos al año, en el entorno de las líneas ferroviarias con circulación superior a 30.000 trenes al año y aeropuertos con tráfico aéreo superior a 50.000 aterrizajes y despegues al año. Los resultados de los mapas de estratégicos de acción y de los planes de acción elaborados se pueden consultar en la página web <http://sicaweb.cedex.es/>. Esta página se actualiza periódicamente con los nuevos resultados obtenidos.

Priority Goal 4: to promote policies and actions conducive to healthy and safe modes of transport

indicator 4.1 **Describe any strategies, policies and measures in your country for the promotion of healthy and safe modes of transport, including infrastructure and safety measures for safe walking and cycling, policies to support cycling and walking, in particular in urban areas and links with efficient and accessible public transport**

- Estrategia Española de Movilidad Sostenible, aprobada por Consejo de Ministros 30 abril 2009: ver apartados 5 y 6 (Directrices y Medidas).
- Plan Nacional de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (Plan AIRE) 2013-2016: medidas horizontales y sectoriales.
- Medidas Permanentes llevadas a cabo por los ayuntamientos españoles debido al desarrollo del Proyecto europeo Semana Europea de la Movilidad. Más de 30.000 desde su inicio en el año 2000. En la edición 2015 se han realizado 1960 medidas permanentes.
- Planes de apoyo a los ayuntamientos desde IDAE (Ministerio de Industria y Turismo) para la realización de Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS).
- Observatorio de la Movilidad Metropolitana, herramienta de la Estrategia Española de Movilidad Sostenible, de análisis y reflexión constituida por las Autoridades de Transporte Público (ATP) de las principales áreas metropolitanas españolas, el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, el Ministerio de Fomento, el Ministerio de Industria (a través del Instituto para la Diversificación y el Ahorro de la Energía) y el Ministerio del Interior (a través de la DGT), con el objeto de reflejar la contribución del transporte público a la mejora de la calidad de vida y del desarrollo sostenible en las ciudades. Está permanentemente abierto a otras ATP que puedan constituirse e incorporarse en el futuro. Además de los Ministerios antes mencionados, colaboran también RENFE (del Ministerio de Fomento), la Asociación de Transportes Urbanos Colectivos (ATUC), la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP), la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) y los sindicatos (CC.OO). El OMM publica un informe anual en el que se analiza la movilidad de las áreas metropolitanas participantes, gracias a los datos aportados por las diferentes ATP, sin los cuales la elaboración del informe sería imposible: <http://www.observatoriomovilidad.es/es/publicaciones/informes.html>
- Transporte de bicicletas en los trenes: <http://www.renfe.com/viajeros/info/bicicletas.html>
- Respecto al transporte saludable: la política de movilidad segura y sostenible de DGT con promoción de la movilidad urbana segura y sostenible colaborando, por ejemplo, con los Ayuntamientos en planes tipo municipales: <http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/consejo-superior-de-seguridad-vial/>
- Promoción del uso de la bicicleta: <http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/investigacion/estudios-e-informes/INFORME-ESTUDIO-SOBRE-LAS-ESTRATEGIAS-DE-PROMOCION-DE-LA-BICICLETA-9.pdf>
- Guía para la puesta en marcha de proyectos de Camino Escolar Seguro, donde los niños son los protagonistas; conseguir que se desplacen de forma autónoma, sostenible y saludable <http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/educacion-vial/recursos-didacticos/infancia/proyectos-de-camino-escolar.shtml>
- La DGT promueve la movilidad segura de los colectivos más vulnerables por ejemplo peatones y ciclistas <http://www.dgt.es/Galerias/la-dgt/centro-de-documentacion/publicaciones/2011/doc/la-movilidad-segura-de-los-colectivos-mas-vulnerables.pdf>
- Las Administraciones Públicas en los últimos años han redactado y/o aprobado numerosos planes y normas legislativos relacionados con la movilidad sostenible y seguridad vial urbana, como planes de movilidad urbana sostenible (PMUS), planes locales de seguridad vial, estrategias de seguridad vial u ordenanzas de movilidad. También planes ciclistas, como el Plan Director de Movilidad Ciclista (Madrid, Vitoria), el Plan de Movilidad Ciclista de Cantabria. Algunas de las medidas que se han puesto en marcha son las siguientes:
 o Uso de las tecnologías de la información en los servicios de transporte público (TP): información en tiempo real en paradas, Smart cards, aplicaciones móviles con información sobre la red de TP
 o Puesta en marcha de servicios públicos de préstamo de bicicletas
 o Peatonalización de calles en centros urbanos
 o Renovación de las flotas de autobuses con vehículos más eficientes y menos contaminantes

indicator 4.2 Do transport policies and actions in your country focus on vulnerable groups such as children and persons with reduced mobility?

Yes ▼

Specify:

o Subprogramas de mejora de la accesibilidad y atención a las personas con movilidad reducida en los servicios de transporte (Servicio de Personas con Movilidad Reducida de AENA, Servicio Atende de RENFE, Servicio Dialoga de ADIF, Convenio entre Puertos del Estado y el CERMI, etc.): Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024 (http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/PLANES/PITVI/).

o Por ejemplo, para la población infantil se ha puesto en marcha en muchos municipios el Camino Escolar Seguro. Los caminos escolares persiguen la creación de unos hábitos de transporte saludables, tanto para los niños como para sus padres, y una mayor protección para los escolares en su camino diario al colegio. Además, gracias a ellos se produce una mejora del tráfico en el entorno de los colegios, al eliminarse las dobles filas. También se llevan a cabo campañas escolares con actividades para promocionar e informar sobre el uso del transporte público.

o En el caso de personas con discapacidades, en Málaga, por ejemplo, se instalaron sistemas de audio en las marquesinas de los autobuses que indican su llegada a personas con discapacidad visual, así como indicativos Braille en todas las marquesinas y postes-bus de la ciudad. Asimismo, se ha destinado un gran presupuesto a la eliminación de barreras arquitectónicas en colaboración con la fundación ONCE y el IMSERSO. Además, en casi todas las ciudades españolas, el 100% de los autobuses de la flota urbana está adaptada a personas de movilidad reducida, con autobuses de piso bajo. En los servicios metropolitanos la situación es un poco peor, pero se ha evolucionado mucho en los últimos años. En cuanto a las estaciones de modos ferroviarios, las nuevas estaciones de tranvía/metro ligero están todas equipadas para personas de movilidad reducida, mientras que en las de metro, aún quedan estaciones por mejorar.

o Convenios de colaboración entre el Ministerio de Fomento, y de sus Entes Públicos con competencias en el transporte aéreo, ferroviario y portuario, con la Fundación ONCE y la Comisión Española de Representantes de Personas con Discapacidad para la promover la igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.

o La Semana Europea de la Movilidad tiene entre sus objetivos impulsar acciones para conseguir la accesibilidad de la población con movilidad reducida, en la ciudad y en los modos de transporte. En el año 2003, el lema fue "Accesibilidad para todos", incorporándose las medidas relativas a este tema a las medidas permanentes a llevar a cabo.

Priority Goal 5: to integrate transport, health and environmental objectives into urban and spatial planning policies

indicator 5.1 In your country, at what administrative level(s) and in which sectors is spatial/urban planning regulated?

		national	sub-national	local / municipal
Transport		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Energy		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Housing		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Environment / landscape		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tourism		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sport		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Other, specify:	Consejerías de Urbanismo	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

indicator 5.2 **Is spatial planning coordinated between the authorities indicated above in indicator 5.1?**

Yes ▼

indicator 5.3 **Describe any policies or legal measures that require integrated urban and spatial/urban planning in order to reduce the impact of transport on health, the environment and land use, increase energy efficiency and support green and healthy mobility and transport as well as sustainable livelihoods. Please also indicate at which administrative level they exist.**

Estrategia Española de Movilidad Sostenible
 Ley 34/2007, 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera
 Ley 8/2007, de 28 de mayo, de Suelo
 Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido

indicator 5.4 **Are there national capacity building initiatives on integrating transport, health and environmental objectives into urban and spatial planning policies?**

Yes ▼

If YES, please indicate how they are done?

- academic education
- training for professionals
- other, please specify:

Overall main achievement since September 2014

indicator 5.5 **Describe your country's most important development (only one) in achieving the Paris Declaration Goals that took place since September 2014. A selection of the submitted achievements will be considered for presentation at the next session of the Steering Committee.**

Section C: Implementation of THE PEP

6. THE PEP Implementation mechanisms (please see the Amsterdam Declaration para 6-8 and Paris Declaration para 9)

NATIONAL TRANSPORT, HEALTH AND ENVIRONMENT ACTION PLANS (NTHEAPs)

More information:

indicator 6.1 **Does your country have a NTHEAP or similar tool?**

[Manual on developing NTHEAPs](#)

Was THE PEP helpful in the development of your country's NTHEAP?

If available, please provide a web link to your country's NTHEAP:

indicator 6.2 **What is the current status of your country's NTHEAP?**

indicator 6.3 **What is/will be the scope and format of your country's NTHEAP?**

- national
 sub-national
 stand-alone document
 part of a national environment and health action plan (NEHAP)
 environment and health components in a national transport action plan

RELAY RACE (Staffete)

More information:

indicator 6.4 **Has your country contributed to THE PEP relay race workshops?**

[Workshop in Kaunas, 2014](#)
[Workshop in Almaty, 2013](#)
[Workshop in Moscow, 2012](#)
[Workshop in Kyiv, 2011](#)
[Workshop in Batumi, 2010](#)
[Workshop in Skopje, 2010](#)
[Workshop in Pruhonice, 2009](#)

If YES, how?

- technical contribution (in kind)
 financial contribution

THE PEP PARTNERSHIP

More information:

indicator 6.5 **Does your country contribute to THE PEP Partnership?**

[Terms of reference of THE PEP Partnership](#)

If YES, which ones and how does your country contribute?

- Partnership on jobs in green and healthy transport
- Partnership on cycling promotion
- Partnership on eco-driving
- Partnership on health economic assessment of walking and cycling
- Partnership on signs and signals for pedestrians and cyclists
- Partnership on TRANSDANUBE and ACCESS2MOUNTAIN
- Partnership on Paris Goal 5

indicator 6.6 **Are there any formal networks/platforms of professionals who are involved in THE PEP issues in your country?**

Please specify:

indicator 6.7 **Are these networks/platforms supported by the government?**

If YES, please indicate how:

- direct funding
 in kind
 political

7. Policy, regulatory and operational frameworks that support the promotion of THE PEP

indicator 7.1 **Do you have a coordinating body and/or a formal structure for implementation of THE PEP within your government?**

Represented sectors:

- Transport Education
 Environment Spatial/urban planning

- Health
 Finance
 Academia
- Spatial urban planning
 Agriculture
 Others, please specify:

indicator 7.2 **Is integration of the three sectors reflected in any other national policy document(s)?**

Yes

Please list main documents:

Ley 33/2011, de 4 de octubre, General de Salud Pública
 Estrategia de Promoción de la Salud y Prevención en el Sistema Nacional de Salud:
<http://www.msssi.gob.es/profesionales/saludPublica/prevPromocion/Estrategia/estrategiaPromocionyPrevencion.htm>
 Estrategia Española de Desarrollo Sostenible

indicator 7.3 **Is public awareness in relation to the integration of the three sectors addressed in relevant national document(s)?**

Yes

Please list main documents:

Semana Europea de la Movilidad
 Consulta pública de la Estrategia de Promoción de la Salud y Prevención en el Sistema Nacional de Salud:
http://www.msssi.gob.es/profesionales/saludPublica/prevPromocion/Estrategia/Informe_ConsultaPublica.htm
 Implementación local de la Estrategia de Promoción de la Salud y Prevención en el Sistema Nacional de Salud:
http://www.msssi.gob.es/profesionales/saludPublica/prevPromocion/Estrategia/Implementacion_Local.htm

indicator 7.4 **Are public budgets and/or economic incentives available specifically to support integration of the three sectors?**

Yes

Please specify:

Plan de Ahorro y Eficiencia Energética (IDAE)
 Financiación de la Red Española de Ciudades Saludables y la Red Española de Ciudades por el Clima
 Planes PIMA

indicator 7.5 **Are there any national policies or legal measures that require public consultation and stakeholder involvement in decision making processes in the field of transport, health and environment?**

Yes

indicator 7.6 **Does your country have a national action plan for the promotion of cycling?**

No

8. Future of THE PEP

Indicator 8.1 **What have been the main successes of THE PEP in stimulating national action in the priority areas of THE PEP in your country? Please give concrete examples and a short explanation of your assessment.**

Impulso de la coordinación intersectorial en esta temática

Indicator 8.2 **What have been the main weaknesses of THE PEP in stimulating national action in the priority areas in your country? Please give concrete examples and a short explanation of your assessment.**

Indicator 8.3 **How could THE PEP better support national efforts to integrate transport, environment and health policies and achieve sustainable transport?**

Aportación de evidencia científica sobre acciones para promover la movilidad activa, así como puntos clave para su transferibilidad

